АВТОТЕМА

ЩОТИЖНЕВИК

№ 21 24 травня 2021

Ford F-150 Lightning

пикап нового времени

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ ТЕСТ-ДРАЙВ







ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК

АВТОТЕМА

«АвтоТема». Учредитель и издатель:
ООО «Информационно-издательский центр (ИИЦ) АвтоФотоПродажа».

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ

Брязгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Краев Василий

Адрес редакции: 04136, г. Киев-136, а/я 88. Издается с 2002 года. Свидетельство о регистрации «АвтоТема» КВ № 6339 от 10.07.2002 г., выдано Государственным комитетом информационной политики, телевидения и радиовещания Украины.

ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ reklama@afp.com.ua.

ОТДЕЛ РАСПРОСТРОНЕНИЯ booker.afp@gmail.com.

































Suzuki Jimny получит удлиненную версию в конце года



Опубликована новая информация о пятидверном Suzuki Jimny. Удлиненную модификацию назовут Jimny Long и представят под конец нынешнего года. Известно, что ее колесная база прибавит около 30 см: длина вырастет до 3950 мм, а колесная база – до 2550 мм. Кроме того, новый Suzuki Jimny Long получит новую решетку радиатора. Ожидается, что оснастят его более мощным двигателем, чем у стандартной модели – скорее всего, это будет 1,4-литровый 130-сильный бензиновый турбомотор, дополненный 48-вольтной гибридной установкой.

Renault возродит знаменитую модель



Опубликованы первые патентные изображения нового Renault 4. Знаменитую модель планируют возродить, но уже как электромобиль. Силуэт и дизайн Renault 4 выдержаны в духе знаменитого предка. Характеристики электромобиля пока неизвестны. Зато заявлено, что новая модель будет весьма доступной – от 20 тыс. евро. Производство Renault 4 стартует в Словении в 2023 году.

В Украине увеличился спрос на электромобили



За апрель в Украине поставили на учет 699 электромобилей. Это на 6% больше, чем в апреле прошлого года. Из этого количества 666 – легковые модели, а 33 – коммерческие. Как и ранее, свыше 90% электромобилей в Украине – подержанные. Лидером рынка является Nissan Leaf (198 авто). Второе место занимает Tesla Model 3 (77 авто), а третье – Chevrolet Bolt (67). Замыкают пятерку лидеров Tesla Model S (38 шт.) и Audi e-tron (37). Всего с начала года в Украине купили 2,4 тыс. электромобилей – на 37% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Volkswagen ID.3 получил заряженную версию



Представлен новый Volkswagen ID.3 GTX – заряженный вариант электромобиля. Хетчбэк оснастили двумя моторами суммарной мощностью 333 л. с. и полным приводом. При этом автомобиль облегчили на 200 кг. Он разгоняется до 100 км/ч за 5,3 с. Аккумуляторная батарея емкостью 82 кВт·ч обеспечивает запас хода примерно в 550 км. Volkswagen ID.3 GTX получил аэродинамический обвес и 18-дюймовые легкосплавные диски. Салон обшили алькантарой и установили спортивные сиденья.

Opel представил водородный фургон

Opel Vivaro получил модификацию с водородными топливными ячейками. С виду она ничем не отличается от стандартного фургона, да и грузоподъемность не пострадала – 1100 кг. Оснастили Opel Vivaro-e Hydrogen 136-сильным электромотором. Есть и небольшая аккумуляторная батарея на 10,5 кВт·ч – с ней можно проехать около 50 км. Запаса водорода хватит еще на 350 км, причем заправка происходит за 3 минуты – гораздо быстрее, чем зарядка батареи. Opel Vivaro-e Hydrogen будут выпускать небольшими партиями.





Первые изображения нового Dacia Bigster

В Интернет попали патентные изображения Dacia Bigster. Новый недорогой вседорожник от Renault появится до 2025 года и станет старшим братом Duster. Серийный автомобиль с виду мало чем отличается от концепт-кара. Известно, что он построен на удлиненной платформе Renault Captur и достигает около 4,6 м длину. Предложат версии на 5 и 7 мест. Оснащать Bigster будут бензиновым турбомотором мощностью примерно 150 л. с., также запланирована 140-сильная гибридная версия.



В Украине поступит в продажу первый электромобиль Volvo

В июле на украинском рынке появится электромобиль Volvo XC40 Recharge P8. Первая электрическая модель от шведской марки оценена примерно в 48 тыс. евро. Вседорожник оснащен двумя моторами общей мощностью 408 л. с. и аккумуляторной батареей емкостью 78 кВт·ч. Запас хода составляет 400 км, а разгон до 100 км/ч занимает 4,9 с. Пока электромобиль продают только в одной богатой комплектации с системой бесключевого доступа, электропакетом, двухзонным климат-контролем, датчиками света и дождя, панорамной крышей, камерами кругового обзора, спутниковой навигацией.



Электрический вседорожник Smart представят в 2023 году

Представлены первые изображения вседорожника Smart. Новая модель должна появиться в 2023 году. Автомобиль отличается подтянутым дизайном с короткими свесами кузова и аркообразной крышей. Известно, что длина Smart достигнет около 4 м. Построят его на платформе SEA, созданной совместно концернами Daimler и Geely (они совместно владеют Smart). Вседорожник будет электромобилем, ведь Smart два года назад отказался от бензиновых и дизельных моделей. Запас хода составляет около 320 км.



Volkswagen Taos подготовили к тяжелому бездорожью

Новый Volkswagen Taos получил вариант Basecamp, подготовленный для серьезного бездорожья. Пока это концепт-кар, но вскоре такая версия должна стать серийной. Узнается Volkswagen Taos Basecamp по пластиковому обвесу, увеличенному клиренсу и вседорожным шинам. На крыше установлены дополнительные фары и багажник. Вседорожник оснащен 1,5-литровым 158-сильным бензиновым турбомотором и трансмиссией с двумя сцеплениями.





Практичная альтернатива купе



Audi A7 Sportback

В дизайне Audi A7 Sportback преобладают грани



BMW 8 Series Gran Coupe

Фирменная решетка радиатора BMW 8 Series Gran Coupe сочетается с раскосыми фарами



Mercedes-Benz CLS

Mercedes-Benz CLS – первая модель в новом фирменном стиле

Мощные и быстрые спортивные автомобили зачастую не самые практичные. Они либо не имеют второго ряда сидений, либо сзади у них слишком тесно. Да и багажник довольно-таки скромный. Вот почему появилась категория более практичных спортивно-туристических моделей – они называются купе, но формально являются седанами или лифтбэками. Одним из первых представителей этого сегмента стал Mercedes-Benz CLS. Его конкурентами являются Audi A7 Sportback и BMW 8 Series Gran Coupe.

В отличие от соперников, Audi A7 Sportback – не седан, а лифтбэк. В дизайне преобладают грани и рубленные поверхности, хотя при этом линия крыши элегантная и покатая. Широкая шестиугольная решетка радиатора сочетается со стреловидными фарами. У автомобиля расширенные крылья и профилированные боковины, а оконная линия довольно высокая. Фонари теперь растянуты на всю ширину кузова, а на скоростях свыше 120 км/ч приподнимается небольшое заднее антикрыло.

Новый BMW 8 Series Gran Coupe пришел на смену «шестерке» Gran Coupe. Он отличается стремительным и элегантным дизайном. У спортивного седана вытянутый профиль с длинным капотом, высокой оконной линией и элегантным изгибом крыши. Фирменная разделенная решетка радиатора изогнута и довольно-таки крупная, а вот светодиодные фары, наоборот, очень узкие. Боковины дополнены вентиляционными отверстиями, а задние крылья серьезно расширены. Подчеркивают их тоненькие фонари, а в крышку багажника интегрирован спойлер.

Mercedes-Benz CLS третьего поколения стал первой моделью марки с передней частью в новом фирменном стиле. Его чертами являются широкая решетка радиатора с большой трехлучевой звездой и раскосые фары со светодиодной оптикой. А вот в профиль седан очень напоминает самый первый CLS: у него аркообразная форма крыши и высокая оконная линия. Во внешнем виде преобладают плавные раздутые формы, а колесные арки слегка выпуклые. Задняя часть слегка заужена, а фонари выполнены стреловидными.

BMW несколько крупнее соперников – 5074 мм в длину при колесной базе в 3023 мм. Mercedes-Benz чуть компактнее: его длина равна 4988 мм, а расстояние между осями – 2939 мм. У Audi эти показатели равны 4969 мм и 2926 мм, соответственно. A7 Sportback ощутимо легче соперников – весит 1815 кг против 1930 кг у 8 Series Gran Coupe и 1940 кг – у CLS.

Во внутренней отделке Audi A7 Sportback преобладают кожа и полированный алюминий. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов, причем ее цвет можно изменять. Передняя панель стала более рубленной. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый экран с изменяемой конфигурацией. На центральной панели Audi



Audi легче конкурентов – 1815 кг



BMW несколько крупнее соперников – 5074 мм в длину



Mercedes-Benz самый тяжелый – 1940 кг



Фонари A7 Sportback растянуты на всю ширину кузова


В крышку багажника 8 Series интегрирован спойлер



Задняя часть CLS немного заужена

A7 Sportback кнопок почти не осталось. Теперь здесь расположены сразу два сенсорных дисплея. Верхний 10,1-дюймовый отведен для спутниковой навигации и камеры заднего вида, а нижний 8,6-дюймовый – заменяет переключатели блока климат-контроля. Передние сиденья лифтбэка оснащены электроприводом и подогревом. Они широкие и комфортабельные, а также обладают хорошей боковой поддержкой. Посадка довольно низкая, от чего страдает обзор назад. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Установленные на нем подлокотники прячут бокс с беспроводной зарядкой для смартфонов.

В отделке салона BMW 8 Series Gran Coupe сочетаются кожа, алькантара и полированный алюминий, причем кожей обшита и передняя панель. На педалях и порогах заметны металлические накладки. Компактное трехспицевое рулевое колесо позаимствовано у BMW M5. Обращают на себя внимание рычаг трансмиссии и клавиша запуска двигателя, декорированные хрусталем. Показания приборов выведены на жидкокристаллический с изменяемой конфигурацией и проецируются на лобовое стекло. Центральная панель традиционно для BMW повернута к водителю. Сверху к ней прикреплен 10,25-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Он сенсорный, но сохранен и круглый джойстик. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, хотя некоторые из них мелковаты. Как передние сиденья, так и рулевая колонка получили электропривод с памятью настроек. Кресла обеспечивают хорошо удерживают спину, но при этом остаются мягкими и комфортабельными. Есть также подогрев и вентиляция, обогревается и руль. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Пара центральных подлокотников прячет бокс для мелкой поклажи. Обзор назад в «восьмерке» не самый лучший.

Салон Mercedes-Benz также декорирован кожей, есть и алюминиевые вставки. Передняя панель по форме напоминает морские волны. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу, а на рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии. Подсветка салона осуществляется с помощью светодиодов, причем нажатием кнопки можно менять ее цвет. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией. Рядом установлен такой же 12,3-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Для управления меню предусмотрена сенсорная панель, также есть и более традиционный джойстик. Наклоненная центральная консоль украшена циферблатом часов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного. Передние сиденья Mercedes-Benz CLS оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Они самые комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Посадка низкая (от этого страдает обзор-

ность), а разделяет кресла высокий центральный тоннель. Бокс в подлокотнике дополнен беспроводной зарядкой для смартфона.

На втором ряду в Audi и BMW места для ног больше, чем в Mercedes-Benz, а их салон шире в районе плеч. Кстати, 8 Series предложен в четырехместном исполнении. В CLS пространство над головой несколько меньшее, чем у соперников. Самый вместительный багажник в Audi – 535 л против 520 л в Mercedes-Benz и 440 л в BMW. Пятая дверь A7 Sportback оснащена электроприводом.

Естественно, автомобили такого класса богато укомплектованы. Для сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Audi A7 Sportback 55 TFSI S Line, BMW 840i xDrive Gran Coupe, Mercedes-AMG CLS53 4Matic. Все они оснащены системой доступа без ключа, электропакетом, двухзонным климат-контролем, мощной аудиосистемой, спутниковой навигацией, датчиками дождя и света, связью Bluetooth, камерой заднего вида, литыми дисками, адаптивным круиз-контролем. BMW также получил парковочный автопилот, а Audi – Wi-Fi и люк в крыше. В Mercedes-Benz – 9 подушек безопасности, у Audi – 8, а у BMW – 6. CLS также укомплектован технологиями автоматического замедления, распознавания дорожных знаков и контроля полосы движения.

Все три автомобиля оснащены 3,0-литровыми бензиновыми двигателями с турбонаддувом. A7 Sportback оснащен V6 мощностью 340 л. с. На малых оборотах мотор отлично себя проявляет, ведь уже при 1370 об/мин в распоряжении максимальные 500 Н·м крутящего момента, которые доступны вплоть до 4500 об/мин. Турбомотор негромкий и отзывчивый, а турбопауза почти незаметна. Передачи в 7-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями переключаются быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 5,3 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. При этом он самый экономичный: 9,3 л/100 км в городском цикле и 5,9 л/100 км – в загородном. Также в Украине для A7 Sportback предложены турбодизели объемом 2,0 л (204 л. с.) и 3,0 л (286 л. с.).

Рядная «шестерка» BMW также развивает 340 л. с. Она очень эластична и тяговита, ведь пиковые 500 Н·м крутящего момента достигаются в широком диапазоне 1600-4800 об/мин. Мотор работает плавно, а его звук приятный и не назойливый. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает быстро и плавно. BMW 840i xDrive Gran Coupe разгоняется до 100 км/ч за 4,9 с, а максимальная скорость ограничена – 250 км/ч. В городе расход топлива составляет 10,6 л/100 км, а на трассе – 7,3 л/100 км. В Украине для модели также предложены 4,4-литровый 530-сильный V8 и 320-сильный турбодизель объемом 3,0 л.

В отличие от соперников, Mercedes-Benz CLS53 AMG является гибридом. Его 3,0-литровая рядная «шестерка» с двойным турбонаддувом (один из компрессоров – элек-



На центральной панели Audi – два сенсорных дисплея



Рычаг трансмиссии BMW инкрустирован хрусталем



Цифровая панель приборов Mercedes-Benz сгруппирована с дисплеем мультимедийной системы



В A7 Sportback больше всего места над головой



На втором ряду 8 Series самое большое пространство для ног



В CLS места над головой не очень много

трический) развивает 435 л. с. и дополнена небольшим 22-сильным электромотором. Он же обеспечивает дополнительные 250 Н·м крутящего момента в дополнение к 520 Н·м бензинового мотора, которые достигаются при 1800 об/мин. Так что тяги у CLS побольше, чем у соперников. Да и динамика лучше: 4,5 с до 100 км/ч и максимальные 250 км/ч. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия работает очень плавно. Парадокс, но гибрид не самый экономичный: в городе расходует 11,6 л/100 км, а на трассе – 7,2 л/100 км. В Украине также предлагают 367-сильную версию этого мотора и турбодизели объемом 2,0 л (245 л. с.) и 3,0 л (286 и 340 л. с.).

Автомобили полноприводные, поэтому демонстрируют хорошее сцепление с дорогой, несмотря на немалую мощь. Новый Audi A7 Sportback довольно маневренный благодаря управляемым задним колесам. С недостаточной поворачиваемостью борется и активный задний дифференциал. Рулевое управление, хотя и оснащено электроусилителем, но хорошо настроено, а потому на удивление информативное и очень точное. Подвеска достаточно упругая S Line, но опционные адаптивные амортизаторы и активная пневмоподвеска серьезно улучшают комфорт езды. В салоне очень тихо благодаря улучшенной шумоизоляции и технологии активного подавления звуковых помех.

BMW 840i xDrive Gran Coupe также получил управляемые задние колеса и дифференциал повышенного трения, что делает его на удивление маневренным, да и курсовая устойчивость хорошая. Кроме того, предусмотрены адаптивные амортизаторы, позволяющие уменьшить крены кузова. При этом езда в седане довольно комфортабельная. Рулевое управление точное, хотя его информативность не самая лучшая. У автомобиля очень качественная шумоизоляция и эффективные тормоза.

Mercedes-Benz традиционно ставит во главу угла комфорт. Он очень мягкий, да шины в этой версии с достаточно высоким профилем. Стандартными являются адаптивные амортизаторы, помогающие уменьшить крены кузова. Рулевое управление точное и наполнено тяжестью, хотя информативностью оно не отличается. Курсовая устойчивость на высоте так же, как и сцепление с дорогой. Шумоизоляция салона лучшая в тройке, на больших скоростях шумы ветер и шин не слышны и в салоне тихо.

Audi A7 Sportback 55 TFSI S Line самый доступный в тройке – 2 410 500 гривен. У него также самый вместительный багажник. Mercedes-AMG CLS53 4Matic стоит 3 005 000 гривен и привлекает динамикой. BMW 840i xDrive Gran Coupe дороже – 3 135 000 гривен, но он и богаче оснащен.



Багажник Audi самый большой – 535 л

Объем багажника BMW – 440 л

У Mercedes-Benz в распоряжении 520 л

Технические характеристики			
Модель	Audi A7 Sportback	BMW 840i Gran Coupe	Mercedes-AMG CLS53
Тип кузова	лифтбэк	седан	седан
Количество дверей/мест, шт.	5/5	4/4	4/5
Снаряженная масса, кг	1930	1930	1940
Длина/ширина/высота, мм	4969/1908/1422	5074/1932/1401	4988/1890/1435
Колесная база, мм	2926	3023	2939
Колея передняя/задняя, мм	1644/1635	1627/1642	1618/1618
Клиренс (дорожный просвет), мм	145	121	103
Объем багажника мин/макс, л	535/1390	440	520
Диаметр разворота, м	12,2	11,9	11,9
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2995	2999	2999
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V6	В ряд, 6	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	24/2	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	340 при 5000	340 при 5000	435 при 6100
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	500 при 1370-4500	500 при 1600-4500	520 при 1800-5800
Тип вспомогательного двигателя	нет	нет	Электрический
Макс. мощность, л. с.	-	-	22
Макс. крутящий момент, Н•м	-	-	250
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/68	Аи-98/68	Аи-98/70
Трансмиссия			
Тип привода	Постоянный полный		
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	8-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	8	6	9
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, PSM
Размер шин	255/40 R20	245/45 R18 спереди, 275/40 R18 сзади	245/40 R19 спереди, 275/35 R19 сзади
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,3	4,9	4,5
Максимальная скорость, км/ч	250	250	250
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	9,3	10,6	11,6
загородный цикл	5,9	7,3	7,2
смешанный цикл	6,9	8,1	8,9
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	2 410 000	3 135 000	3 005 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Ope





l Manta GSe ElektroMOD

классика на новый лад

В этом году свое 50-летие празднует Opel Manta – одно из самых массовых европейских купе своего времени. Отметить юбилей решили с помощью оригинального концепт-кара Opel Manta GSe ElektroMOD.

Купе Opel Manta ранних лет выпуска превратили в электромобиль. Вместо 1,6-литровой бензиновой «четверки» под капотом теперь электромотор мощностью 147 л. с. и с крутящим моментом в 255 Н·м. Интересно, что при этом сохранили родную 4-ступенчатую механическую трансмиссию, хотя тяги у мотора достаточно для размеренной езды постоянно на 4 передаче.

Аккумуляторная батарея емкостью 31 кВт·ч обеспечивает запас хода примерно в 200 км. Зарядить электромобиль Opel Manta можно за 4 часа. Пополняет заряд и рекуперативное торможение.

Внешние изменения незначительные: Opel Manta GSe ElektroMOD сохраняет элегантный вытянутый силуэт. Передняя часть выполнена в новой фирменной стилистике марки. Только если у серийных моделей вместо решетки радиатора черная вставка, то у концепт-кара это дисплей, на который проецируются изображения. Появились и тоненькие светодиодные фары. Также установлены оригинальные 17-дюймовые диски с шинами размером 195/40 R17 спереди и 205/40 R17 сзади.

В отделке салона использована алькантара. Появились 12-дюймовая цифровая панель приборов и 10-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Также установлены спортивные сиденья и руль.

Opel Manta GSe ElektroMOD не только отмечает юбилей знаменитой модели, но и является предвестником нового «семейства» скоростных электромобилей GSe.




BOLD / PURE

Volkswagen Tiguan Allspa

обновление



се

Volkswagen Tiguan – самая популярная вседорожная модель немецкой марки, ведь уже выпущено более 6 миллионов этих автомобилей. С 2017 года в ее линейке наряду со стандартным вариантом присутствует удлиненная модификация Allspace. Поскольку в прошлом году обновили обычный Tiguan, то теперь модернизацию прошел и Tiguan Allspace.

Volkswagen Tiguan Allspace отличить от короткой версии можно разве что в профиль, ведь он на 215 мм длиннее. Внешние изменения больше всего затронули переднюю часть. Решетка радиатора увеличена в размерах, а светодиодные фары стали более раскосыми – как у Volkswagen Golf VIII. Фонари вседорожника также освежили. На выбор предложены новые легкосплавные диски диаметром от 17 до 20 дюймов.

В салоне обращает на себя внимание новый руль с плоским ободом снизу. Кроме того, установлена увеличенная цифровая панель приборов, а на центральной панели появился большой 10,25-дюймовый сенсорный дисплей. Заменены клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля, причем часть из них теперь сенсорные. Как и ранее, доступны версии на 5 и 7 мест. В базовой версии теперь есть подогрев сидений, а список опций расширили 480-ваттная аудиосистема и технология полуавтономного движения.

Volkswagen Tiguan Allspace будут оснащать бензиновыми турбомоторами объемом 1,5 л (150 л. с.) и 2,0 л (190 и 245 л. с.), а также 2,0-литровыми турбодизелями мощностью 150 и 200 л. с. А вот заряженный вариант Tiguan R и гибрид удлиненными не станут.

Новый Volkswagen Tiguan Allspace поступит в продажу с лета. В Европе начальная версия будет стоить от 36 тыс. евро. Кстати, в США Tiguan предлагается исключительно в удлиненном варианте.



Ford F-150 Lightning

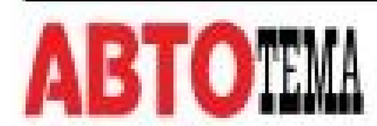
пикап ново



F-150

tning

го времени







Электромобили постепенно завоевывают все сегменты рынка. Уже есть и спортивные модели, и даже пикапы. Причем, речь идет не только о футуристическом Tesla Cybertruck, ведь подобная модель уже есть и у Hummer, а теперь появился новый Ford F-150 Lightning. Кстати, в его презентации принял участие сам президент США Джо Байден.

В отличие от соперников, электромобиль Ford F-150 Lightning не является самостоятельной моделью, а создан на базе бензинового F-150. С виду от собрата он отличается разве что пластиковой вставкой на месте решетки радиатора и новой светодиодной оптикой. Фары и фонари соединили светящимися полосами.

В салоне появились цифровая панель приборов и большой 15,5-дюймовый сенсорный дисплей от Ford Mustang Mach-E. Уже в базовой версии водительское кресло получило электропривод, также есть камеры кругового обзора, системы автоматического торможения, контроля полосы и «слепых» зон. В самом дорогом варианте Platinum предусмотрены система бесключевого доступа со смартфона и технология полуавтономного движения.

Поскольку электромоторы компактные, то под капотом Ford F-150 на месте бензинового V8 теперь 400-литровый багажник. Грузоподъемность пикапа составляет 905 кг, также можно буксировать прицеп весом до 4,5 тонн.

На выбор предложат полноприводные версии с двумя моторами мощностью 432 и 571 л. с. Крутящий момент у них одинаковый – 1050 Н·м. Более мощный пикап Ford F-150 Lightning разгоняется до 100 км/ч за 4,5 с.

Базовый вариант обладает запасом хода в 370 км, а 571-сильный – 483 км. Зарядить электромобиль Ford F-150 дома можно будет за 8-10 часов, а на быстрой станции за 40-45 минут. Также есть возможность питать электроэнергией различное оборудование или даже целый дом.

На пикап уже принимают заказы, а его производство стартует весной 2022 года. Цена Ford F-150 Lightning стартует с 39 974 долларов, что уже немного. К тому же, правительство США предлагает скидку в размере 7500-9000 долларов (в зависимости от версии авто).



Hyunda
маленька



ai i20 N

ая ракета

Hyundai активно развивает линейку заряженных N-моделей. Она уже включает четыре модели, а самым младшим и доступным ее представителем является Hyundai i20 N. Впервые за 13-летнюю историю хетчбэк B-класса получил заряженный вариант.

Hyundai i20 N выглядит ярко и привлекает стремительным клиновидным профилем со слегка приподнятой задней частью. Широкая черная решетка радиатора сочетается со стреловидными светодиодными фарами. Капот и боковины являются профилированными, а колесные арки слегка расширены. Появились аэродинамический обвес и 18-дюймовые легкосплавные диски. У задних стоек немалый угол наклона, а фонари растянуты на всю ширину кузова. На крыше установлено небольшое антикрыло, а из заднего бампера выглядывает широкая выхлопная труба. Персонализировать автомобиль можно с помощью двухцветной окраски.

Хетчбэк достигает 4075 мм в длину, 1764 мм в ширину и 1450 мм в высоту, а его колесная база составляет 2580 мм. Весит он 1190 кг, что немного при таких размерах. Жесткость кузова повысили с помощью дополнительных силовых элементов.

Внутри преобладают строгие прямые линии. Отделку салона разбавляют черные лакированные вставки и контрастные голубые швы. Педали и пороги украшены металлическими накладками. Рулевое колесо обшито перфорированной кожей и на него вынесены кнопки запуска двигателя и вы-

бора режимов езды. Заменен и рычаг коробки переключения передач. Показания приборов выведены на дисплей, причем графика у i20 N особая.

Центральная панель Hyundai i20 N немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 10,25 дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему здесь немного переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля. Сами клавиши крупные, а потому пользоваться ими удобно. Возле рычага трансмиссии появились ниша с беспроводной зарядкой для смартфонов и два USB-порта.

Рулевая колонка регулируется по углу наклона и глубине, а у водительского сиденья уже в базовой версии можно изменить высоту. Hyundai i20 N получил спортивные сиденья с интегрированными подголовниками. Они отлично удерживают спину. Предусмотрен и подогрев. Посадка за рулем довольно низкая. Центральный подлокотник дополнен боксом внутри. Обзорность во всех направлениях неплохая.

На втором ряду в хетчбэке пространство как для ног, так и над головой весьма приличное, по меркам B-класса. Хотя задним пассажирам тесновато, если спереди сидят рослые люди. Да и ширина салона небольшая, а потому здесь комфортнее двоим. Зато багажник немаленький: 352 л в обычном состоянии и 1075 л – со сложенными задними сиденьями. Пол в отсеке выполнен двусторонним.

Комплектация Hyundai i20 N включает систему доступа без ключа, электростеклоподъемники, электропривод и подогрев зеркал заднего вида, климат-контроль, аудиосистему, датчики света и дождя, связь Bluetooth, камера заднего вида, круиз-контроль с ограничителем скорости. Обязательными являются 6 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического торможения, слежения за «слепыми» зонами и распознавания дорожных знаков. Среди опций есть парковочный автопилот.

Заряженный хетчбэк получил 1,6-литровый 204-сильный турбомотор, знакомый по многим моделям Hyundai и Kia. У него бодрый характер и он неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, но при этом раскручивается до 7000 об/мин. Пи-




Gauges
MODE



5:31 PM
Wed, 07.10
N Mode
Map
Navigation
Phone
Phone projection
Voice memo
Climate
Blue Link
Valet mode
Hyundai LIVE
Notice
Radio
MAP
NAV
SEEK
TRACK
RADIO
MEDIA
SETUP
PASSENGER AIR BAG
TEMP
AUTO
OFF
A/C
12V
USB
REV
R 1 3 5
2 4 6

ковый крутящий момент в 280 Н·м крутящего момента доступен при 1750-4500 об/мин. Новая выхлопная система сделала звук двигателя сочнее, хотя он не слишком громкий, пока не откроется перепускной клапан при 3000 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 6,7 с, а максимальная скорость составляет 230 км/ч. Заявленный расход топлива – 5,4 л/100 км в смешанном цикле.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия не самая точная, но ход ее рычага короткий. Зато педаль сцепления легкая.

Ходовая Hyundai i20 N хорошо настроена и вполне может справиться и с большей нагрузкой. Сцепление с дорогой хорошее – это заслуга шин Pirelli P Zero размером 215/40 R18. Заряженный хетчбэк очень послушный, он уверенно маневрирует в городских условиях, да и на больших скоростях недостаточная поворачиваемость у него редко проявляется. Пружины подвески и амортизаторы полностью новые и более жесткие. Конечно, это позначилось на комфорте езды, но и крены кузова в поворотах значительно уменьшены. Увеличенные до 320 мм передние тормозные диски существенно улучшили замедление.

Новый Hyundai i20 N поступит в продажу в Европе с лета. Стоимость хетчбэка стартует с 30 тыс. евро.

Технические характеристики Hyundai i20 N	
Тип кузова	хечбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1190
Длина/ширина/высота, мм	4075/1764/1450
Колесная база, мм	2580
Колея передняя/задняя, мм	1531/1536
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника, л	351/1075
Диаметр разворота, м	10,2
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1591
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	204 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	280 при 1750-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/40
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	215/40 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,7
Максимальная скорость, км/ч	230
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	5,4
Стоимость автомобиля в Европе, евро	30 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

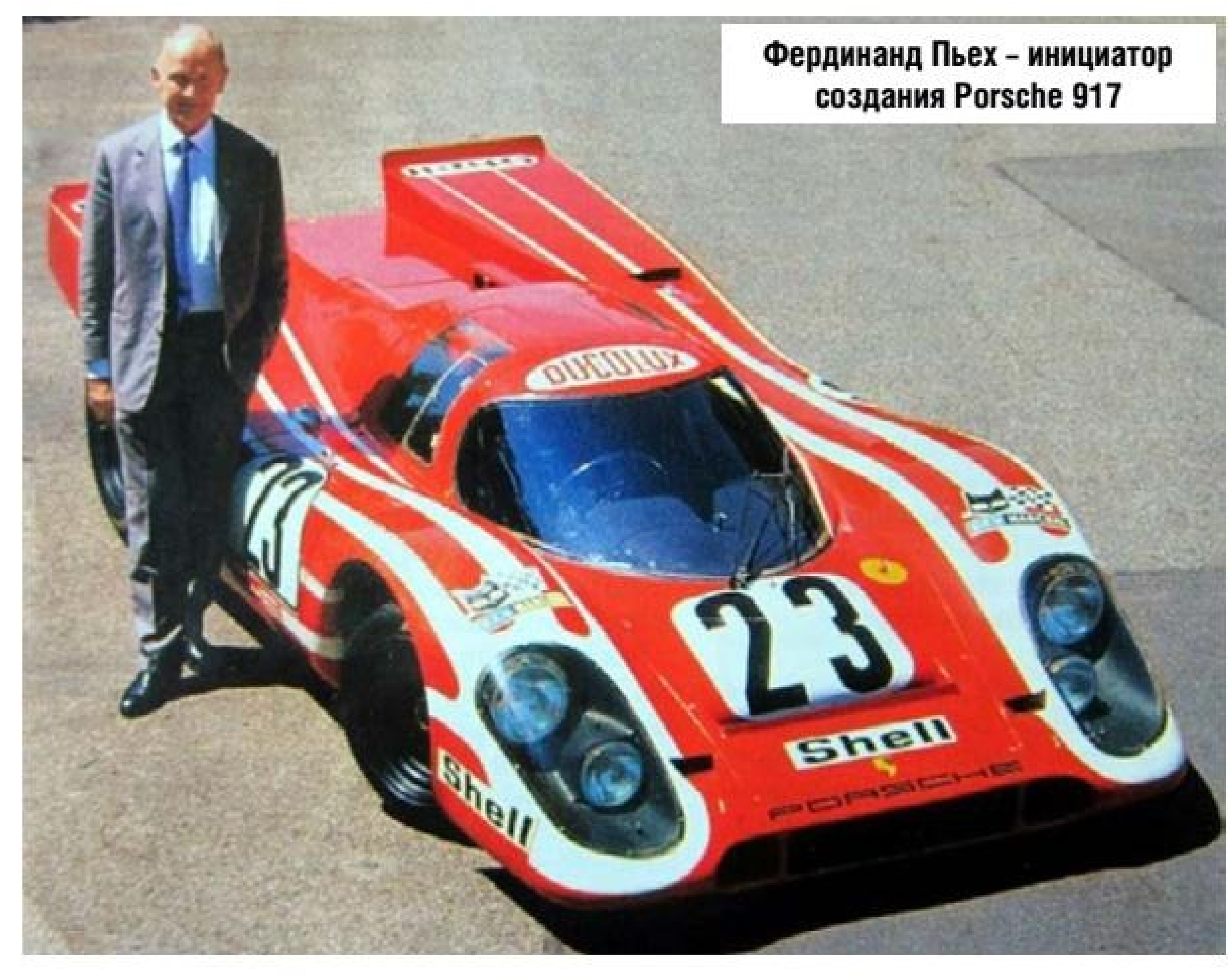
гоночный шедевр

Porsche 91



Прототип Porsche 917 1969 года

Знаменитая гонка «24 часа Ле-Мана» очень сложная, а потому победа в ней не менее престижная, чем выигрыш Гран-при Монако в Формуле-1 или в Индианаполисе. Больше всего ее выигрывали автомобили Porsche – целых 19 раз. Впервые же триумфовать в Ле-Мане марке из Штутгарта удалось благодаря сногсшибательному Porsche 917.



Фердинанд Пьех – инициатор создания Porsche 917

История Porsche 917 берет свое начало в июле 1968 года, когда конструктор Фердинанд Пьех (в будущем – президент концерна Volkswagen) задумал сюрприз своему дяде Фердинанду Порше – победу в Ле-Мане. Для этого не годился ни один из существующих тогда гоночных Porsche. И потому он решил создать абсолютно новый автомобиль. Тем более, что обстоятельства для этого сложились как нельзя лучше. Международная федерация автоспорта FIA ввела новый регламент для гонок на выносливость, а это означало, что не только Porsche пришлось бы начинать с нуля. Все команды взялись за разработку абсолютно новых моделей.

За основу для модели, получившей обозначение 917, взяли шасси уже существующего Porsche 908, но кардинально изменили его. В конструкции широко использовали алюминиевые, магниевые и даже титановые сплавы. Они были легкими и прочными, ведь шасси должно было выдержать вес и мощь огромного 12-цилиндрового оппозитного двигателя. До Porsche никто не пробовал создавать моторы типа «боксер» с таким количеством цилиндров. Мало того, сохранили фирменное воздушное охлаждение – сверху установили огромный вентилятор, засасывавший кислород.

Штутгартская компания, как известно, на оппозитных двигателях собаку съела: ими оснащали популярные серийные модели 356 и 911. Этот 4,5-литровый двигатель с впрыском топлива развивал 580 л. с. при 8400 об/мин. А поскольку Porsche 917 весил всего 800 кг, то он без проблем развивал скорость свыше 340 км/ч и разгонялся до 100 км/ч за 2,8 с. В испытаниях принимали участие купе и кабриолеты, но в конце концов выбор остановили на версии с жесткой крышей.

Премьера Porsche 917 состоялась на Женевском автосалоне 1969 года. Обтекаемый автомобиль высотой всего 94 см с поднимающимися вверх дверьми выглядел очень ярко. Но уже первые тесты открыли недостатки 917-ой модели. Самый опасный из них – плохая управляемость на высоких скоростях. Автомобилю не хватало прижимной силы так, как он не имел спойлера. В то время эту технологию только начали внедрять в автоспорте. Поэтому когда в 1969 году Porsche 917 дебютировал на Гран-при Бельгии, никто из заводских пилотов не захотел садиться за руль машины. Все они отдали предпочтение не столь быстрому, но проверенному Porsche 908. Ситуация повторилась и во время Гран-при Германии на Нюрбургринге, но на этот раз в штутгартская команда попросту наняла пилотов на стороне. Но выше восьмого места 917 не поднялся, тогда как 908 заняли первые пять позиций. В Ле-Мане 1969 года все Porsche 917 не добрались до финиша, хотя и выиграли квалификацию.

Мало того, Porsche 917 принес компании и финансовые проблемы. По правилам FIA необходимо было собрать не менее 25 автомобилей. Поскольку заводской команде не нужно было столько машин, то их реши-



В 1969 году Porsche 917 не был успешен

ли продавать частным пилотам. Купе стоило 140 тыс. марок, то есть как десяток дорожных Porsche 911, но даже при такой цене затраты на разработку и производство окупить не удалось. Тем более, что сначала никто не хотел покупать опасные болиды.

Спас положение Джон Уайер, директор гоночной команды Gulf Team. Он рискнул приобрести несколько Porsche 917 и даже подписал контракт с штутгартской компанией. Теперь его команда стала заводской. После продолжительных тестов Уайер улучшил аэродинамику автомобиля. Причем довольно оригинальным способом – просто немного обрезал «хвост» машины и установил небольшой спойлер. Модель назвали Porsche 917K (от немецкого Kurzhek – «короткий хвост»).

Параллельно в Штутгарте разработали свою модификацию болида – Porsche 917L (Langheck – «длинный хвост»). У него, наоборот, кузов удлинили и установили два киля. А еще 917L оснастили 4,9-литровый 600-сильный двигатель, поднявший максимальную скорость до 354 км/ч. В скором времени его установили и на модель 917K.



Всего выпустили 25 автомобилей

Вышеперечисленные доработки были готовы к сезону 1970 года. Но и конкуренты не дремали: главный соперник Ferrari подготовил новейшее купе 512 с 550-сильным V12. Впрочем, итальянцы не смогли навязать достойную борьбу. Результат – ошеломляющий успех Porsche в сезоне 1970 года: 8 побед на 12 этапах и первое место в чемпионате.

Главным трофеем стал, конечно же, Ле-Ман. Ferrari решили взять числом. Пяти штутгартским болидам противостояли 11 жеребцов с Маранелло. Но Porsche 917 не подкачал и без проблем занял первые два места на подиуме. Пилоты попросту не имели права проиграть, ведь старт гонке дал сам Фердинанд Порше. Естественно, они не могли оконфузиться перед шефом.

Porsche 917K 1970 года

Porsche 917K – победитель 24-часовой гонки в Ле-Мане 1970 года



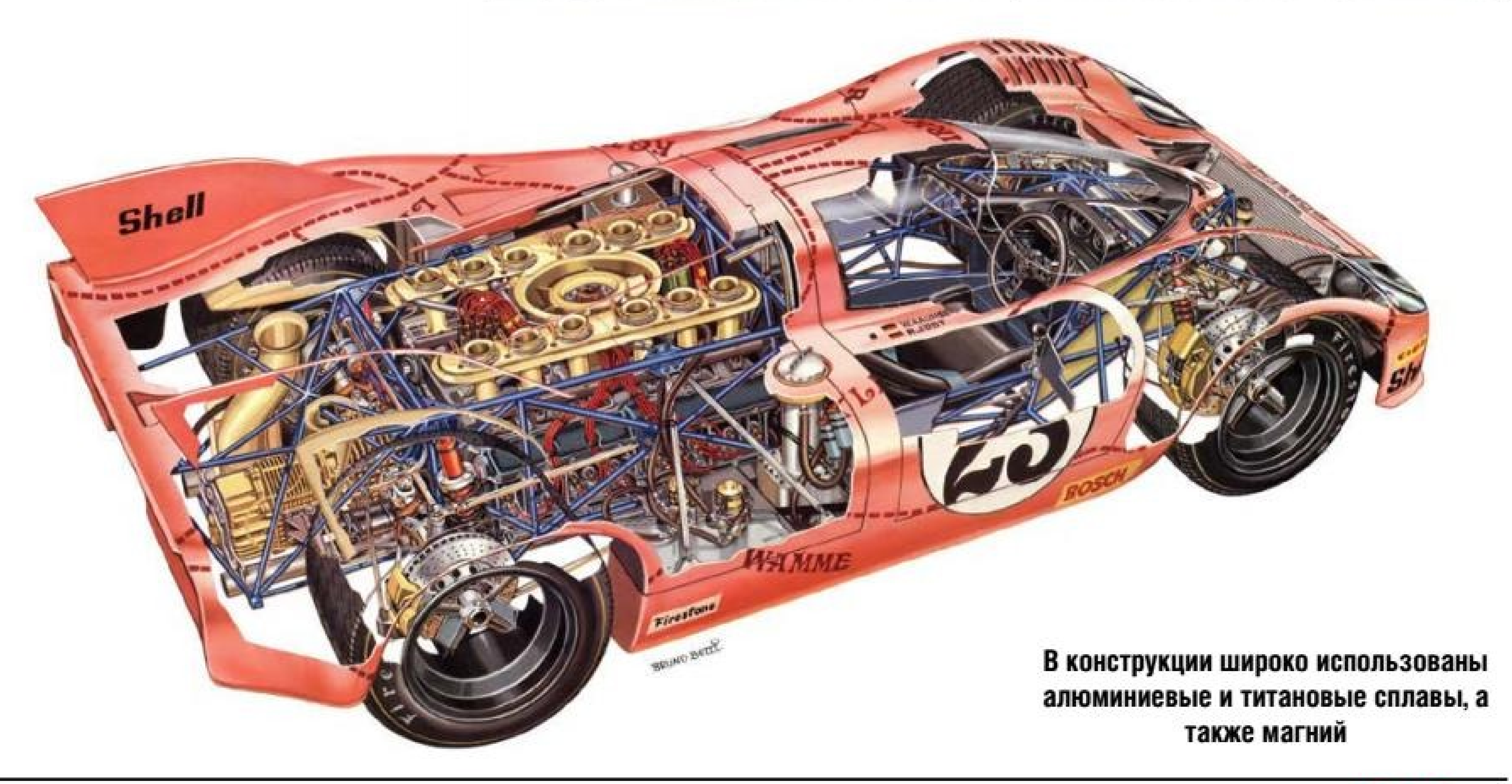
Обрезанная задняя часть позволила улучшить управляемость купе

Победителем стал экипаж Ричарда Эттвуда и Ганса Германна на красном Porsche 917K. Германн, кстати, был уже ветераном кольцевых соревнований – ему исполнилось 40 лет. Родные не раз просили его уйти на заслуженный отдых. И он пообещал жене: как только выиграет в Ле-Мане, сразу покинет автоспорт. После победы во французской гонке пилот выполнил свое обещание. Интересно, что второе место занял 917L с оригинальной психоделической окраской в стиле хиппи.

Тем временем к концу 1970 года в Ferrari подготовили усовершенствованный 512M. Он по-прежнему уступал 917 в скорости, но зато был легче в управлении благодаря заднему антикрылу. Купе даже выиграло несколько гонок. Поэтому Porsche также взялись улучшить 917 – установили антикрыло и подняли мощность мотора до 630 л. с.

Однако, в следующем году итальянская команда занялась разработкой абсолютно новой модели 312P и прекратила все работы над Ferrari 512M. На ней стали выступать только частные пилоты. Поэтому Porsche легко победил в чемпионате, выиграв 9


Оппозитный 12-цилиндровый двигатель имел воздушное охлаждение



В конструкции широко использованы алюминиевые и титановые сплавы, а также магний



Удлиненный Porsche 917L с оригинальной окраской в стиле хиппи

гонок из 11. И снова покорил Ле-Ман. Экипаж Гельмута Марко и Гийса ван Леннепа на белом 917K не просто победил, но и проехал за 24 часа рекордное расстояние в 5335 км. Это достижение побили лишь в 2010 году пилоты Audi. Кстати, в Porsche снова решили повеселить зрителей и окрасили одно из купе в розовый цвет.

Porsche 917 был непобедим, но в конце 1971 года он оказался никому не нужен. Очередная смена технического регламента ограничила объем двигателей спортпрототипов на отметке в 3,0 л. Мотора подходящей мощности в Штутгарте не оказалось и пришлось отказаться от использования 917.

Впрочем, вскоре выход нашли: мощный и легкий 917 идеально подходил для североамериканской гоночной серии Can-Am, где двигатели большого объема никто не запрещал. Мало того, автомобиль оснастили двойным турбонаддувом и получили 910 л. с. Для Porsche 917 спроектировали новый открытый кузов с огромным антикрылом – эту версию назвали 917/10. Команде Penske, купившей эти болиды, не было равных в чемпионате и Джордж Фоллмер без особых проблем занял в нем первое место.

К 1973 году подготовили еще более совершенный Porsche 917/30. Его 5,4-литровый турбомотор развивал невероятные 1560 л. с. в квалификационной версии и 1100 л. с. – в гоночной. На американских овальных треках 917/30 развивал 390 км/ч, а разгон до 100 км/ч занимал всего 1,9 с! Автомобиль завоевал семь побед в восьми соревнованиях и принес чемпионский титул Марку Донохью.

Соперники решили бороться с Porsche уже проверенным способом: его снова запретили. Теперь уже окончательно. Porsche 917 ушел на пике славы. Хотя ему все же удалось еще несколько раз привлечь к себе внимание. В 1975 году Марк Донахью за его рулем установил рекорд скорости на круге. Он промчал по трассе в Талладеге (США) со средней с показателем 356,5 км/ч. Многие



Победитель Ле-Мана 1971 года – Porsche 917K



Один из болидов окрасили в розовый цвет

Porsche 917/10 принес в 1972 году Джорджу Фоллмеру чемпионский титул в серии Can-Am

Мощность двигателя Porsche 917/30 достигала 1560 л. с.

Porsche 917 K-81, 1981 год




Два Porsche 917 переделали в дорожные автомобили

узлы 917 были использованы при разработке нового спортпрототипа Porsche 936. А в 1981 году автомобиль снова появился в Ле-Мане: команда Kremer модифицировала его в соответствии с новыми правилами, но до финиша болид не доехал.

Porsche 917, конечно же, не был предназначен для использования на дорогах общего пользования, но два купе все же переделали для частных клиентов. Их оснастили указателями поворотов, более тихой выхлопной системой, большими зеркалами заднего вида, улучшили отделку салона. Также эти автомобили получили экспериментальную антиблокировочную систему тормозов ABS.

А еще 917-ый стал настоящей кинозвездой. Ведь именно его использовал Актер и режиссер Стив МакКуин в фильме «Ле-Ман». Во время соревнований в Ле-Мане и Себринге на болиды установили видеокамеры, а затем их кадры использовали в киноленте. В общем, никаких спецэффектов, только натуральные съемки.

Сейчас Porsche 917 украшают самые известные автоколлекции, а их стоимость взлетела до небес. Даже болиды, не выигравшие ни одной гонки, стоят не менее миллиона долларов, а сверхмощный 917/30 продали с аукциона за 4,4 миллиона. Кстати, Фердинанд Пьех продолжил разработку высокоскоростных автомобилей и именно его считают отцом Bugatti Veyron.



Porsche 917 не знал равных в гонках спортпрототипов


CosmoLady
Ж У Р Н
Е Н Щ И Н
#4-5 | апрель-май | 2021
Время удивлять
ГОРЯЧИЕ ГОЛОВЫ
БИТВА СО СТРЕССОМ
ЭМОЦИОНАЛЬНЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ
Надия Косинская
Мелодия успеха
4 820065 950012 04